

SIMPÓSIO TEMÁTICO:

**BRASÍLIA – CONFRONTO ENTRE A ILUMINAÇÃO DO PASSADO E A REFLEXÃO
SOBRE UM PRESENTE EM EVOLUÇÃO CONSTANTE**

TÍTULO:

**O CONCURSO PARA O PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: TERRITÓRIO E
INFRAESTRUTURA**

Autor:

Jeferson Tavares

Mestre pelo PPGAU-EESC-USP

Integrante do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo da Região de Brasília -
UNB

Resumo:

O Concurso para o Plano Piloto de Brasília, 1957, reuniu 26 projetos para a Capital Federal. Esses projetos refletem a cultura urbanística da primeira metade do século XX e contribuem com um diversificado repertório de soluções urbanas. Mas, o que une esses projetos tão diferentes? O fator comum a eles é a estrutura urbana baseada em dois eixos urbanos. A razão desse traçado está na leitura do território predominantemente plano e na implantação da infraestrutura. Ou seja, um modelo de conceber cidades a partir de seus elementos mínimos que não só organizam, mas também qualificam o espaço.

Abstract:

The Competition for Brasilia's Pilot Plan, 1957, brought together 26 projects for the Federal Capital. These projects expressing the planning culture of the first half of the twentieth century and contribute to a diverse knowledge of planning solutions. But what element unites these projects? The common factor to them is the urban structure based on two urban axes. The reason for this is the flat territory and the introduction of such infrastructure. A model of planning cities based on their minimum elements that not only organize, but also qualify the place.

Palavras-Chave

Brasília – Concurso – Infraestrutura / Brasília – Competition - Infrastructure

O CONCURSO PARA O PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: TERRITÓRIO E INFRAESTRUTURA

I enjoyed it! Esta foi a exclamação de William Holford ao informar a vitória do projeto de Lucio Costa no concurso para a escolha do plano piloto de Brasília. Expressando a opinião do júri, o renomado urbanista inglês não só estava elogiando uma ideia de cidade, como também dando o seu aval a um modelo de como conceber cidades.

E assim, em 16 de março de 1957 encerrava-se uma controvertida disputa que, simultaneamente, legou ao Brasil o projeto da sua Capital e compôs uma síntese do pensamento urbanístico ocidental da primeira metade do século XX. Hoje, após cinco décadas, podemos inserir o conjunto de propostas então apresentadas no contexto nacional e internacional e compreender quais os valores nelas predominantes.

O CONCURSO

Ao se eleger Presidente da República, Juscelino Kubitschek comprometeu-se a concretizar a transferência da Capital Federal para o planalto central, num ponto eqüidistante das capitais regionais do país, conforme estabelecido na Constituição do Brasil. O primeiro passo foi a criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital, Novacap, que iria ser o principal instrumento para a realização do ambicioso empreendimento.

A sua intenção inicial era atribuir a Oscar Niemeyer o planejamento de toda a cidade. Este, entretanto, sugeriu que se fizesse um concurso para a escolha do projeto urbano, cabendo a ele o projeto dos principais edifícios da cidade. A Novacap foi encarregada de organizar o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Seu edital, aprovado em 24 de setembro de 1956, previa elementos mínimos no que tange a composição da cidade: *a. traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000); b. relatório justificativo.*

Posteriormente, como complemento, foram definidos, entre outros detalhes, um patamar populacional de 500.000 habitantes e a criação de um lago, futuramente denominado Paranoá.

A exigência de tão poucos elementos não apenas incentivou a inscrição de um grande número de equipes – 62 no total –, como possibilitou uma flexibilidade na concepção dos projetos, o que se refletiu nos diferentes modos de apresentação e detalhamento. Enquanto alguns concorrentes desenvolveram longos e minuciosos planos regionais baseados em estatísticas e estudos econômicos, outros se limitaram a um texto descritivo complementado por alguns mapas da futura cidade.

O processo de julgamento foi polêmico. Inicialmente, o Instituto de Arquitetos do Brasil sugeriu uma comissão tendo como nomes estrangeiros Walter Gropius, Richard Neutra, Percy Johnson-Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier ou Mario Pane. Do júri definitivo, estabelecido pela Novacap, fizeram parte: o engenheiro Israel Pinheiro, Presidente da Novacap e sem direito a voto; dois representantes da Novacap: Oscar Niemeyer e Stamo Papadaki; dois representantes de entidades de classe: Luiz Hidelbrando Horta Barbosa, pelo Clube de Engenharia, e Paulo Antunes Ribeiro, pelo IAB; e, por fim, dois urbanistas estrangeiros: o inglês William Holford, responsável pelo Plano Regulador de Londres e então trabalhando em Canberra, e o francês André Sive, conselheiro do Ministério da Reconstrução e Moradia da França.¹

Ao final de cinco dias de análises, o júri definiu sete premiados, tendo Lucio Costa em primeiro lugar. A ata foi assinada por todos os membros, à exceção de Paulo Antunes. Este, discordando do processo de escolha, expressou sua opinião em separado, recomendando que o plano definitivo fosse elaborado por uma equipe formada pelos 7 finalistas e mais 3 concorrentes por ele indicados. Voto vencido, prevaleceu a seleção original.

Merece referência a única contribuição direta de Le Corbusier ao concurso. Em correspondência de 1955 ao governo brasileiro, o urbanista suíço pôs-se à disposição para elaborar um *plan pilote* para a cidade. Ou seja, a definição das principais diretrizes urbanísticas, cujo desenvolvimento ficaria a cargo de técnicos brasileiros. Apesar de a oferta não ter sido aceita, a expressão *Plano Piloto* foi adotada no edital do concurso para nomear o documento de exposição da concepção da

¹ Os dois últimos em substituição a Maxwell Fry e Charles Asher.

cidade. E até hoje é empregada pelos moradores da cidade para designar a sua porção projetada por Costa, a qual desde 1987 está incluída na lista do Patrimônio Cultural da Unesco.

EIXOS URBANOS

Apresentaram-se 26 propostas, das quais 19 são hoje conhecidas. No conjunto, representam uma seleção das principais matrizes urbanísticas da primeira metade do século XX. Direta ou indiretamente, há referências a cidades barrocas brasileiras, a planos acadêmicos e de vanguarda, ao repertório racional e *picturesque*, a novas capitais – como Washington –, à Regional Planning Association of America, aos CIAM, à Carta de Atenas, às *neighborhood units* e às *new towns*. Comparecem, também menções a figuras do urbanismo internacional, como Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Soria y Mata, Le Corbusier, Lewis Mumford e Patrick Abercrombie. Do urbanismo nacional são citados, entre outros, Saturnino de Britto, Anhaia Mello, o Padre Lebrez e a Sagmacs, o Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos da Universidade de São Paulo (CEPEU/USP, criado em 1955).

Embora haja variações entre eles, tanto em suas filiações teóricas como em suas concepções plásticas, todos os concorrentes optaram por uma cidade cuja forma segue a geometria do sítio, estruturada por dois grandes eixos viários ortogonais e organizada segundo uma lógica de separação de atividades. Em alguns casos, tal solução é dissimulada por longas explanações de planejamento regional, por percursos sinuosos ou por exageros formais. Porém, é indiscutível a semelhança entre todos eles ao utilizar a infraestrutura como principal elemento de ordenamento do espaço.

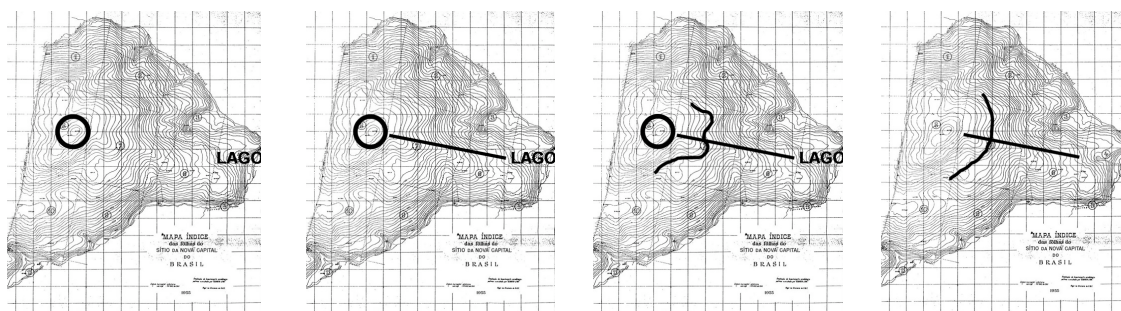
E a que se deve tanta consistência em soluções tão diferentes?

Primeiramente, ao território. O sítio escolhido para a construção de Brasília é predominantemente plano, delimitado a Oeste por uma elevação central (cota 1170) e a Leste pelo Lago Paranoá (cota 1000) que distam cerca de dez quilômetros entre si, o que representa um suave declive.

Em segundo lugar, à infraestrutura. Ao estabelecer uma nova aglomeração em uma região não urbanizada, a implantação da infraestrutura é condição mínima para a qualificação do espaço urbano. Vias de circulação, redes de saneamento,

distribuição de energia, sistemas de comunicação, moradias e equipamentos urbanos são os elementos básicos e estruturais da cidade.

Aliando-se estes dois aspectos no contexto do pensamento urbanístico, o traçado de eixos reguladores ortogonais e a definição funcional dos espaços urbanos são respostas quase que automáticas. No caso particular de Brasília, das características do seu território deriva um eixo Norte-Sul, acomodado à uma topografia em nível, o que permite a fácil distribuição das atividades urbanas. E um eixo Leste-Oeste na linha de maior inclinação do terreno, o que permite a hierarquização das atividades. Esta é a ossatura predominante, o ponto em comum à maioria das propostas concorrentes.



Figuras 01, 02, 03 e 04 – Concepção dos Eixos Urbanos

Fonte: Arquivo Pessoal

OS CONCORRENTES

Vejam-se exemplos daqueles concorrentes não premiados. Os projetos de Eurípedes Santos e da Construtora Duchên são organizados a partir de elementos infraestruturais, como reservatórios de água, estações rodoviárias, equipamentos de energia e comunicação, entre outros. Apesar das diferenças, ambos mantêm o desenho da cidade induzido pelas linhas ortogonais.

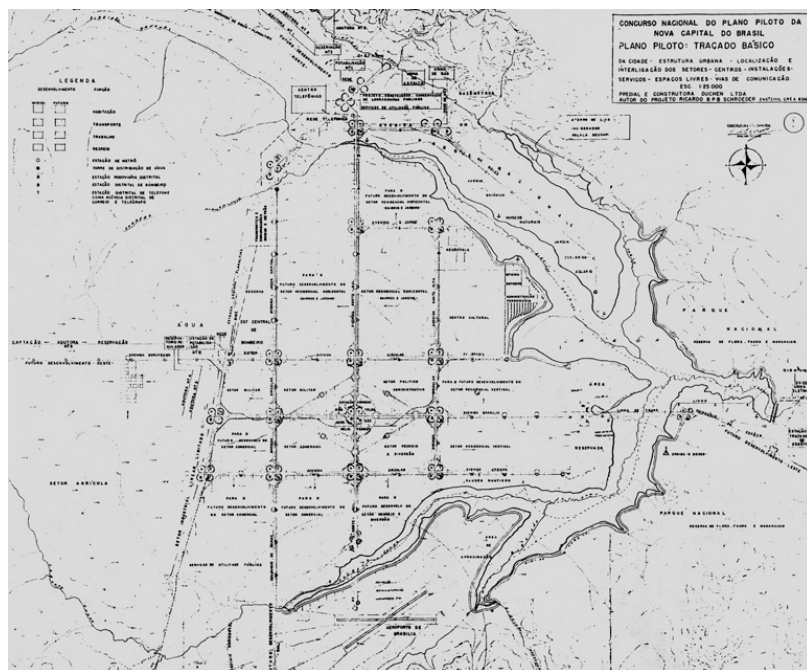


Figura 05 – Construtora Duchon

Fonte: Plano Piloto, 1957 – Arquivo Pessoal

Edgar Rocha Souza e Raul da Silva Vieitas criam um sistema viário subterrâneo que, ao aflorar, resulta em um desenho elíptico, também organizado por eixos perpendiculares. Pedro Paulo Saraiva e Julio Neves estabelecem um grande parque público sobre linhas perpendiculares, dando um caráter monumental e, ao mesmo tempo, bucólico à cidade. Pedro Paulino Guimarães baseia-se em uma malha ortogonal também organizada pelo cruzamento dos dois eixos.



Figura 06 – Pedro Paulo de Melo Saraiva e Julio Neves

Fonte: Revista Engenharia Mackenzie n. 132, 1957

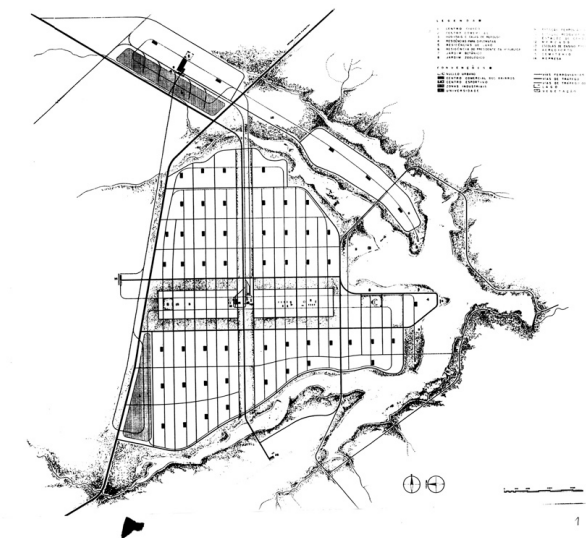


Figura 07 – Pedro Paulino Guimarães

Fonte: Plano Piloto, 1957 – Arquivo Pessoal

A Equipe STAM, liderada por Joaquim Guedes, dá forma à cidade a partir do trajeto da linha do metro, proposição pioneira não prevista nos demais projetos. A equipe liderada por Jorge Wilhelm utiliza a infraestrutura para integrar os diferentes setores nos quais foram distribuídas as atividades administrativas. José Geraldo da Cunha Camargo se vale das redes de saneamento para ordenar as células funcionais;

estas, por sua vez, apesar de serem distribuídas irregularmente no sítio, mantém um desenho rígido dos eixos perpendiculares.

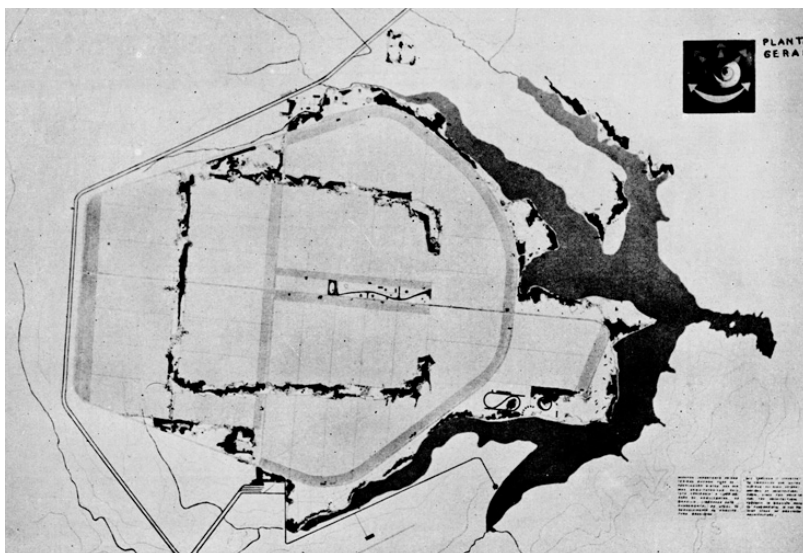


Figura 08 – Jorge Wilhelm e Equipe

Fonte: Habitat n. 40, 1957

Ou seja, mesmo invisíveis, as redes de circulação, saneamento, distribuição de energia e comunicação conduziram um desenho racional dialogando com o território.

OS FINALISTAS

A escolha dos finalistas contemplou qualidades distintas. Apesar da evidente polarização da decisão entre William Holford e Paulo Antunes Ribeiro, que mantiveram posições antagônicas, predominaram discursos vanguardistas. Entretanto as soluções vão além do rótulo modernista a que foram submetidas. Neles também se observa a postura urbanística em priorizar a implantação da infraestrutura valorizando as características naturais da área.

Lucio Costa – 1º. colocado

Lucio Costa também partiu de eixos viários perpendiculares, com a justificativa poética de comparar o traçado urbano à cruz colonial. Em relação aos demais, o seu plano é uma resposta simples ao edital, fundamentando-se na ideia de

que uma cidade Capital deve ser uma *civitas*. O resultado é original em seu desenho, porém não esconde as filiações de muitas das soluções adotadas.

Apesar da força plástica do Eixo Monumental, a sua maior contribuição está no conjunto de superquadras. Elas trazem inovações quanto ao adensamento e concepção de escala, ao uso e ocupação do solo, à relação entre espaço público e privado, à composição arquitetônica e a gabaritos. É justo afirmar que suas raízes estão no Parque Guinle, conjunto residencial no Rio de Janeiro, projetado por Costa em 1948 – o qual, por sua vez, se apóia nas experiências norte-americanas de *neighborhood units* e nas proposições de Le Corbusier para as *unités d'habitation* –, porém a superquadra de Brasília avança em relação a seus modelos.

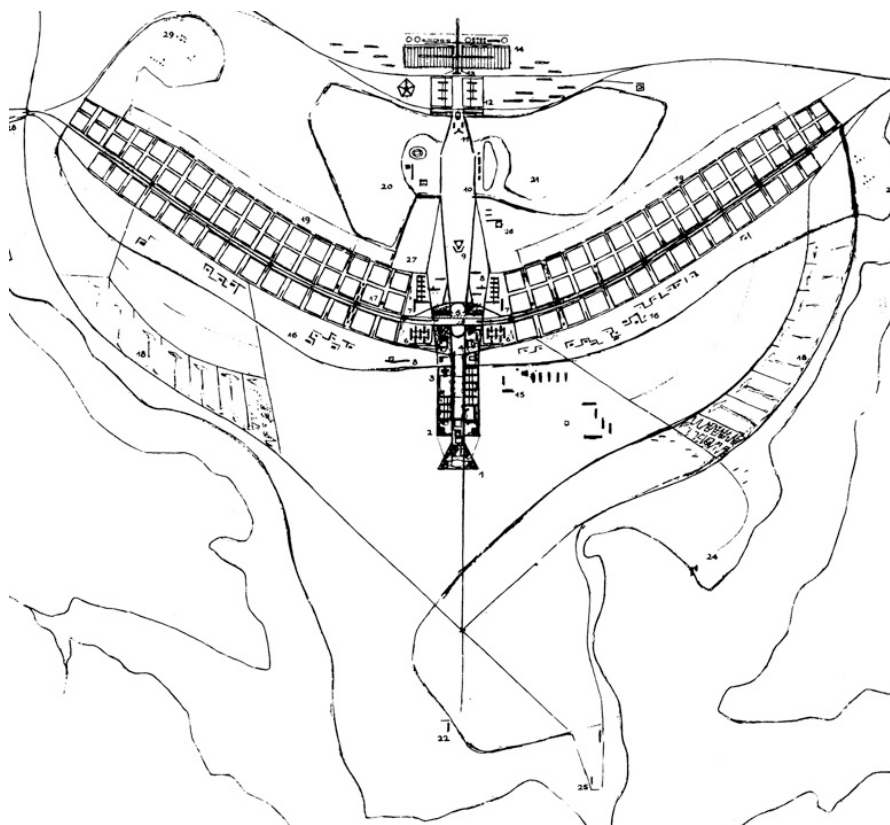


Figura 09 – Lúcio Costa

Fonte: Brasília, Cidade que Inventei, 1991

Arquitetos Associados - Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves – 2º. colocado

A segunda colocação, obtida por uma equipe de jovens arquitetos, é quase que uma variação do plano vencedor, tendo escala e traçado urbano similares. Assim como no projeto de Costa, há dois eixos perpendiculares. Esses, porém possibilitam o desenvolvimento da cidade a partir do seu prolongamento, como o modelo linear de Soria y Mata.

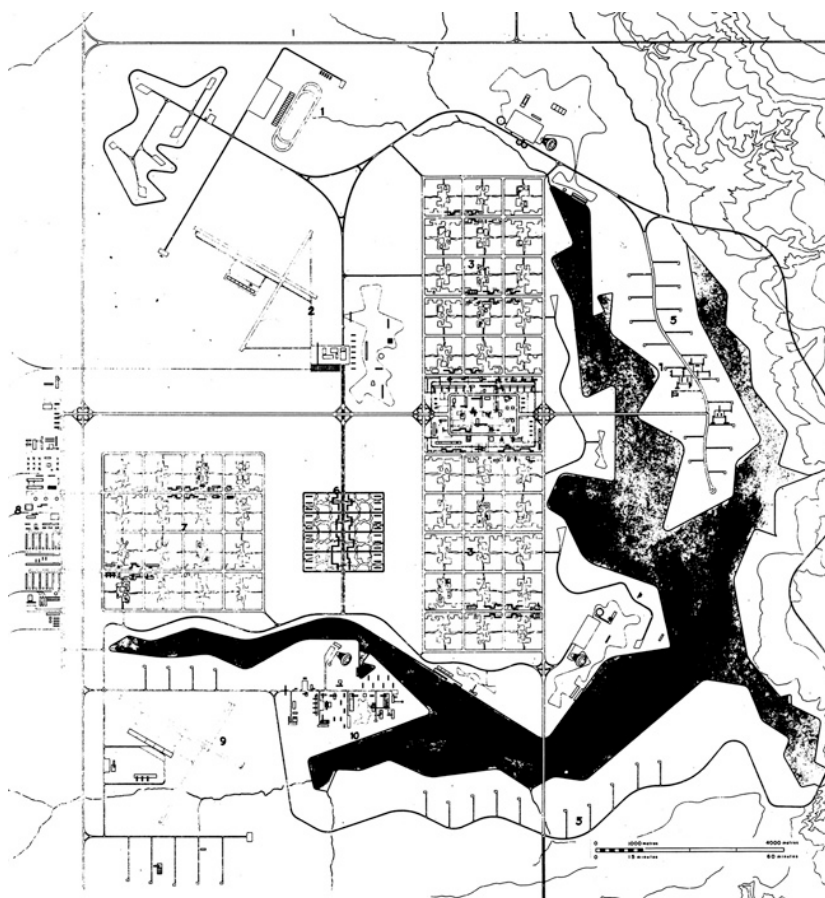


Figura 10 – Arquitetos Associados
Fonte: Plano Piloto, 1957 - NOVACAP

MM Roberto – 3º. e 4º. colocados

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, Luis Roberto Carvalho Franco – 3º. e 4º. colocados

O empate na terceira colocação dá destaque a experiências sem precedentes e de alto grau de ousadia. Em ambas, está evidente um modelo urbano constituído pela reprodução de uma matriz – uma célula, no projeto dos irmãos Roberto; um edifício, no projeto da equipe de Levi.

O primeiro deles apresenta um estudo demográfico detalhado e soluções de mobilidade por esteiras rolantes. As sete células de que é constituído foram inspiradas, segundo os autores, em tribos nômades africanas, mas também se assemelham aos esquemas de organização da cidade-jardim de Howard.

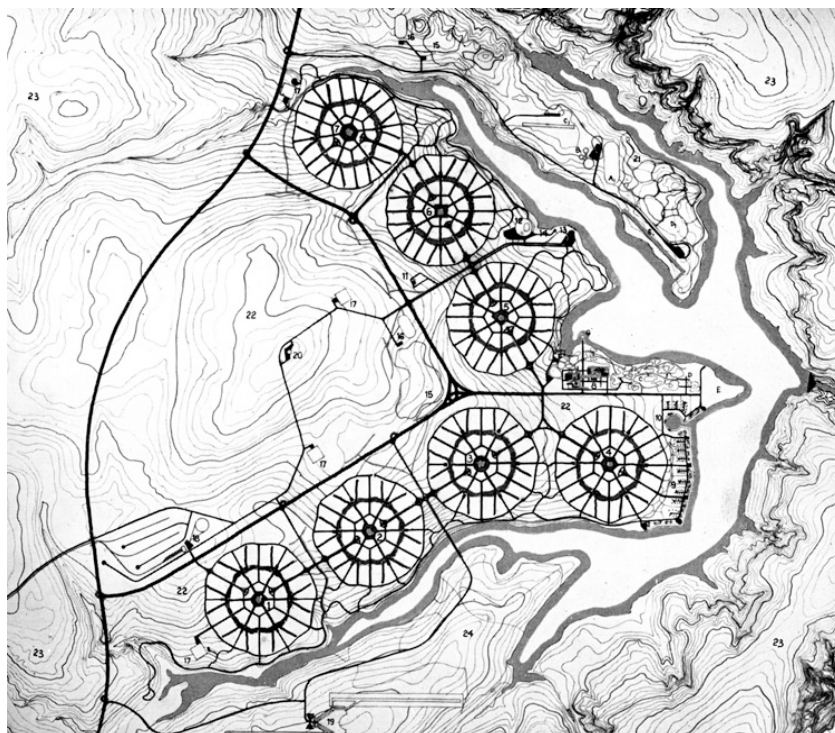


Figura 11 – MM Roberto

Fonte: Habitat n. 42, 1957

O segundo é, sem dúvida, o mais inusitado do conjunto, nenhum outro projeto demonstrou tamanha ambição tecnológica. Propondo edifícios de trezentos metros de altura por quatrocentos metros de comprimento, nele é potencializado o ideal de cidade vertical. Cada edifício é um verdadeiro bairro vertical, em substituição ao tecido urbano da cidade tradicional. Esta opção se deve, talvez, à experiência do escritório de Rino Levi, um dos responsáveis pela verticalização do centro da cidade de São Paulo durante os anos de 1940 a 1960.

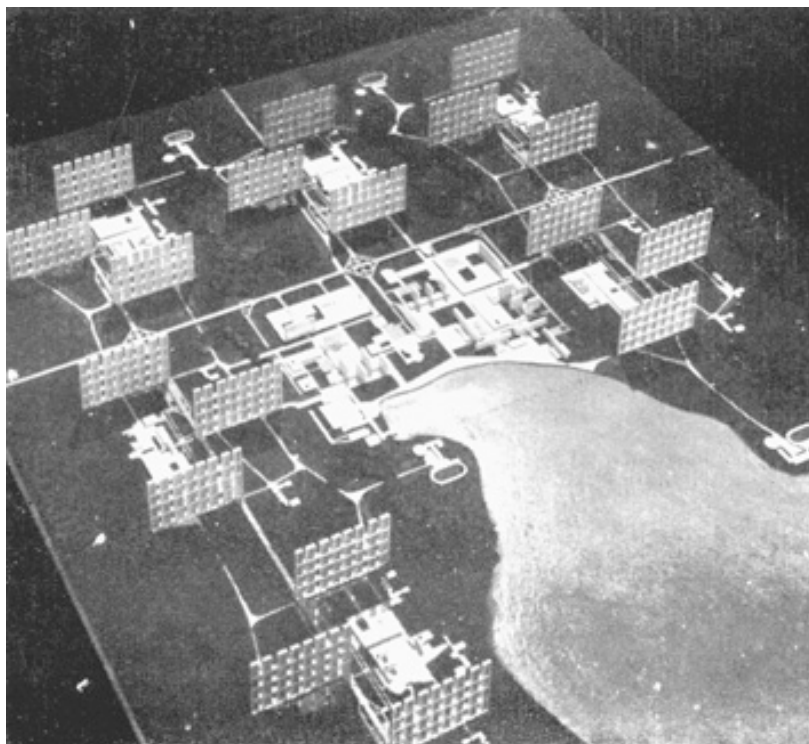


Figura 12 – Rino Levi, Roberto Cerqueira César e Luis Roberto Carvalho Franco

Fonte: Modulo n. 08, 1957

Em ambos os projetos, as vias de circulação são fundamentais para dar unidade à somatória de células ou de edifícios. E estas, apesar de tramas independentes, também são definidas a partir de dois eixos estruturadores principais.

Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti – 5º. colocado

Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida – 5º. colocado

Construtécnica S/A - Milton C. Ghiraldini – 5º. colocado

Na quinta colocação estão agrupados os projetos que previam algum modo de extensão regional. Mesmo assim, todos eles se desenvolvem a partir dos dois eixos centrais, por meio de quadras ortogonais, com alguma variação devido à topografia do sítio.

Mindlin e Palanti, com reconhecido pragmatismo, conceberam uma cidade com estrutura muito parecida àquela do plano de Costa. O centro cívico proposto aproxima-se dos conceitos pregados pelos CIAM's, nos quais Palanti teve grande

participação. O diferencial está na proposição de instrumentos legais e soluções urbanísticas para controlar a ocupação em escala regional.

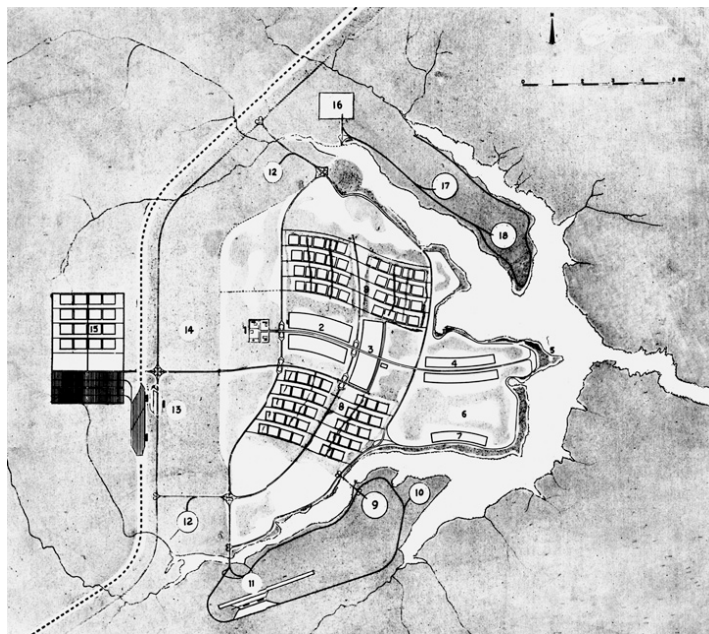


Figura 13 – Henrique Minldin, Giancarlo Palanti e Equipe

Fonte: Modulo n. 08, 1957

Única a resolver, de modo enfático, a questão da habitação social para os construtores da cidade, a equipe de Cascaldi apresenta um plano urbano articulado a um plano rural de ocupação do Distrito Federal.

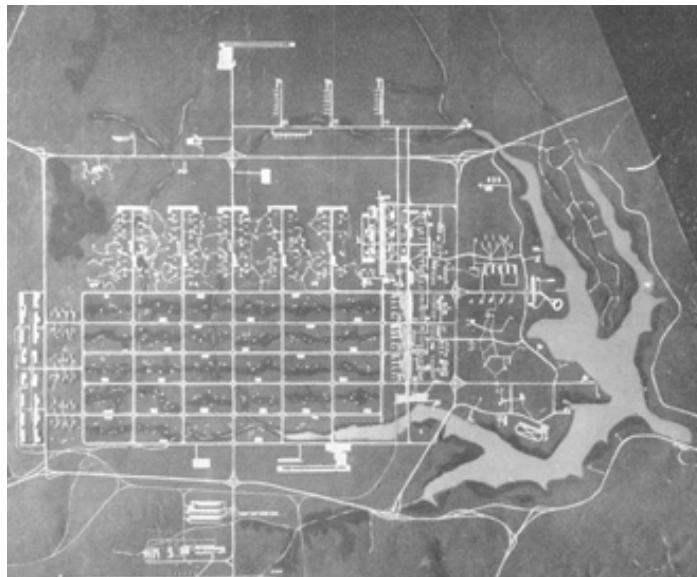


Figura 14 – Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mario Wagner Vieira da Cunha e Paulo de Camargo e Almeida

Fonte: Plano Piloto, 1957 - Faculdade de Saúde Pública-USP

Seguindo os preceitos do CEPEU/USP – apoiados nos conceitos da *garden city* e nos modelos da *neighborhood unit* americana –, a Construtécnica também articula a cidade à sua região, por meio de cinturão verde e áreas rurais em seu entorno.

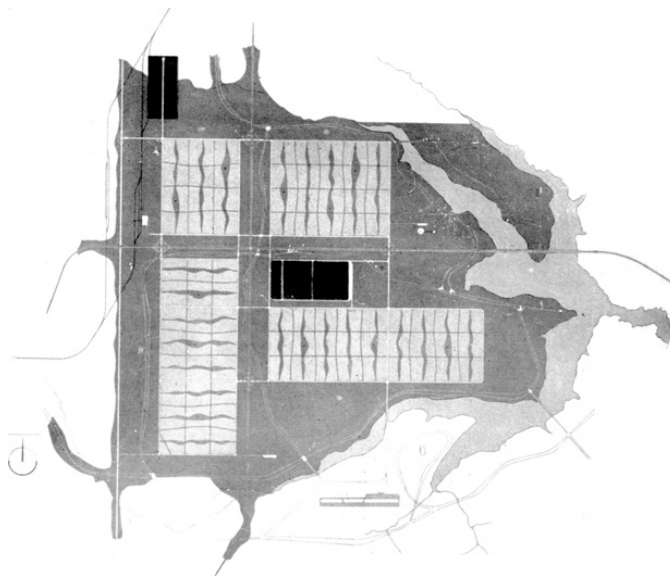


Figura 15 – Construtécnica

Fonte: Plano Piloto, 1957 – FAU-Maranhão

O LEGADO DO CONCURSO

Afinal, qual a contribuição do concurso de Brasília do ponto de vista do pensamento urbanístico? A perspectiva histórica nos garante o privilégio de poder vislumbrar, apesar da diversidade de repertórios e escolhas feitas pelos concorrentes, a cultura urbanística dos anos 50.

Embora tenham permanecido no papel, essas 25 propostas revelam como o programa de uma Capital foi abordado sob diferentes aspectos políticos, demográficos e urbanísticos, e concretizado em diferentes plasticidades, por meio de traçados monumentais ou de edifícios laminares.

E, apesar das diferenças, pode-se afirmar que a totalidade das propostas partiu de um apurado conhecimento técnico do local e do diálogo com as soluções estruturais de redes e sistemas. A implantação dos dois eixos urbanos (na totalidade dos projetos) reflete um olhar sensível ao território do Planalto Central.

Por representarem de maneira tão fiel os conceitos e valores daquele período, ganham perenidade ao testemunhar um modo peculiar de conceber cidades.